



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 466] नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 17, 2019/अग्रहायण 26, 1941

No. 466] NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 17, 2019/AGRAHAYANA 26, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 11 दिसंबर, 2019

सं. टीएएमपी/41/2019-एनएमपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा पत्तन द्वारा अधिकृत निजी सेवा प्रदाता द्वारा कंटेनरों सहित सभी कार्गो प्रहस्तन के लिए 100 टन चल हार्बर क्रेन के प्रयोग के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के प्रस्ताव का अनुमोदन, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/41/2019-एनएमपीटी

न्यू मंगलोर पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(नवंबर, 2019 के 29वें दिन पारित)

यह मामला पत्तन द्वारा अधिकृत निजी सेवा प्रदाता द्वारा कंटेनरों सहित सभी कार्गो प्रहस्तन के लिए 100 टन चल हार्बर क्रेन के प्रयोग के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के 23 सितंबर, 2019 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एनएमपीटी के प्रस्ताव की विवेचना आरंभ करने से पहले, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने 13 फरवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/24/2013-एनएमपीटी द्वारा पत्तन द्वारा अधिकृत निजी प्रचालक द्वारा स्थापित निष्पादन मानकों की उपलब्धि से संबद्ध 100 एचएमसी के लिए किराया प्रभार अनुमोदित किये थे। उक्त आदेश में अनुमोदित दरें आरंभ में 3 वर्ष की अवधि के लिए वैध थीं। बाद में, पत्तन के अनुरोध पर 24 जुलाई 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/78/2018-एनएमपीटी द्वारा वैधता का विस्तार 24 फरवरी 2020 तक कर दिया गया।

3. एनएमपीटी ने पत्तन द्वारा अधिकृत निजी सेवा प्रदाता द्वारा कंटेनरों सहित सभी कार्गो प्रहस्तन सहित 100 टन एचएमसी के प्रयोग के लिए 25 फरवरी, 2020 से पांच वर्ष की अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित का प्रस्ताव किया है:

- (i). पत्तन ने 2 नग 100 टन एचएमसी को परिचालित करने के लिए निजी प्रचालक को लाइसेंस दिया है। संविदा फरवरी 2015 में 2 वर्ष की अवधि के लिए किया गया था और उसे 24 फरवरी 2020 तक बढ़ा दिया गया। यह संविदा 24 फरवरी 2020 को समाप्त हो रहा है और पत्तन एक एचएमसी के प्रचालन के लिए राजस्व हिस्से के आधार पर निविदा की प्रक्रिया में है। क्रेन की आपूर्ति का लीड टाइम लगभग 6 माह का है।
- (ii). चूंकि एक नग 100 टन एचएमसी के किराये का प्रस्तावित संविदा राजस्व हिस्सा आधार पर 5 वर्ष की अवधि के लिए है, प्रभारों को निविदा में अप्रेंट विनिर्दिष्ट किया जाना है। इसलिए निर्धारित प्रभारों को 25 फरवरी 2020 से प्रभावी बनाने का प्रस्ताव है। मौजूदा दरमानों के अनुसार, कंटेनर प्रहस्तन के लिए कोई प्रभार विनिर्दिष्ट नहीं हैं। चूंकि कंटेनरों का प्रहस्तन एचएमसी द्वारा ही होता है, कंटेनर प्रहस्तन के प्रभार भी निर्धारित किये जाने हैं।
- (iii). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.1 से 9.3 के अनुसार प्रासमिक आधार पर 100 टन एचएमसी के प्रभार प्राधिकरण द्वारा 19 मार्च 2015 को अधिसूचित किये गए थे जो 3 वर्ष के लिए वैध थे। पत्तन के अनुरोध पर प्राधिकरण द्वारा उन्हें 24 फरवरी 2020 तक बढ़ा दिया गया था।
- (iv). पत्तन की 100 टन एचएमसी को किराये पर लेने की योजना है और मौजूदा दरमानों पर डब्ल्यूपीआई सूचकांकन लागू करने के पश्चात् मौजूदा दरमानों पर आधारित संशोधित प्रभारों का प्रस्ताव है। एनएमपीटी के न्यासी मंडल के अनुमोदन से पत्तन ने 100 टन एचएमसी की दरे प्रासमिक आधार पर प्रस्तावित की हैं जो निजी प्रचालकों द्वारा परिचालित की जाती है।
- (v). 100 टन एचएमसी के मौजूदा दरमानों में कंटेनर प्रहस्तन के प्रभार नहीं दिये गए हैं। इसलिए, प्राधिकरण द्वारा 13 फरवरी, 2015 के आदेश में आकलित एआरआर के आधार पर इस समयावधि के दौरान स्फीति को ध्यान में रखकर उनमें डब्ल्यूपीआई सूचकांकन लागू करके कंटेनर प्रहस्तन प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव है।
- (vi). मौजूदा दरमान में, ब्रेक बल्क कार्गो प्रभार प्रति टन आधार पर विनिर्दिष्ट किये गए हैं। लेकिन यह देखा गया है कि इस दर को अति आयामी कार्गो (ओडीसी) और अन्य अमानकीकृत किस्म के कार्गो के लिए प्रयोग में लाया जाता है जहां प्रहस्तन समय अधिक लगता है। इसलिए ऐसे कार्गो पर प्रति घंटा आधार पर प्रभार लगाये जाने का प्रस्ताव है। तदनुसार, प्राधिकरण के 13 फरवरी 2015 के आदेश में आकलित एआरआर के आधार पर और इस समयावधि में स्फीति को ध्यान में रखकर उसमें डब्ल्यूपीआई का सूचकांकन लागू करके अन्य ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव है।
- (vii). प्राधिकरण ने निजी प्रचालक द्वारा परिचालित 100 टन एचएमसी के प्रभार फरवरी 2015 में निर्धारित किये थे। इसलिए 2016-17 से 2019-20 के डब्ल्यूपीआई सूचकांकन को नई दरों के परिकलन के लिए प्रयोग में लाया गया है।
- (viii). प्राधिकरण के 29 मार्च 2019 के पत्र के अनुसार, प्रशुल्क नीति 2018 के अंतर्गत एआरआर के लिए लागू सूचकांकन की दरें, 100% सूचकांकन को सुविचार में लेने पर, निम्नवत् हैं:

वर्ष	सूचकांकन की दर
(क). 2016-17	शून्य
(ख). 2017-18	2.00%
(ग). 2018-19	3.45%
(घ). 2019-20	4.26%

- (ix). उक्त डब्ल्यूपीआई दरों को सुविचार में लेते हुए, उक्त अवधि के लिए गुणक 110.01% निकलता है।

- (x). अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की प्रति घंटा आधार पर दर और कंटेनरों की दरों की गणना प्राधिकरण द्वारा निकाले गए एआरआर पर, की गई है। 100 टन एचएमसी के प्रयोग की दर के निर्धारण के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत परिकलन नीचे दिया जाता है:

क्र.सं.	विवरण	आधार	गणनाएं
क.	शुष्क बल्क कार्गो के लिए		
(i).	एमएचसी की लागत		305,600,000.00
(ii).	क्षमता:		
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टनों में)	(क). खाद्यान्न, उर्वरक = 10000 टन/दिन (30000 पार्सल आकार से अधिक के पोतों के लिए) (ख). कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि= 10000 टन/दिन)	744 टन
	कार्य घंटे प्रति वर्ष	बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए एक वर्ष में कार्य के 4000 घंटों का प्रतिमान निर्धारित किया गया है।	4000 घंटा
	वार्षिक क्षमता (744x4000)		29,76,000 टन
(iii).	प्रचालन लागत:		
(क).	ईंधन		
	प्रति लीटर खपत (डीजल लीटर में)	70	15,366,400.00
	वार्षिक खपत	4000	
	दर प्रति लीटर	54.88	
(ख).	मरम्मत व अनुरक्षण (पूंजी लागत का 5%)	उपस्कर की लागत पर 5%	15,280,000.00
(ग).	बीमा (पूंजी लागत का 1%)	पूंजीगत उपस्कर की लागत पर 1%	3,056,000.00
(घ).	मूल्यह्रास	पूंजीगत उपस्कर की लागत पर 10%	30,560,000.00
(ङ).	किराया	प्राधिकरण के आदेश के अनुसार	37,000.00
(च).	अन्य व्यय (पूंजी लागत का 5%)	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य पर 5%	15,280,000.00
कुल लागत			79,579,400.00
(iv).	आरओसीई (16%)	16%*3056 लाख	48,896,000.00
(v).	राजस्व अपेक्षा		128,475,400.00
प्राधिकरण के 13 फरवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/24/2013-एनएमपीटी के अनुसार राजस्व मांग पूर्णकित			128,468,000.00
किराया प्रभार प्रति टन (विदेशी) (रु. में) (128468000/ 2976000)			43.17

क्र.सं.	विवरण	आधार	गणनाएं
(vi).	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशी) (रु. में)	(43.17x.99)	43.52
(vii).	किराया प्रभार प्रति टन (तटीय) (रु. में)	(60% का 43.17)	26.11
ख	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए		स्टील एवं बैग कार्गो
(i).	बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से ऊपर 50 प्रतिशत की दर से कार्गो प्रहस्तन (टन/दिन में)		6000
(ii).	कार्गो प्रहस्तन दर टन/घंटा में	क्र.सं. I/ (24 घंटा x 70% उपयोग मानक)	357
(iii).	कार्य घंटे (प्रति वर्ष)		4000
(iv).	क्षमता (टन/वार्षिक)	क्र.सं. (ii)x(iii)	1428000
(v).	प्रथम तालिका में क्र.सं.V में यथा अनुमानित कुल लागत जमा प्रतिलाभ (रु. लाखों में)		128,468,000.00
(vi).	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशगामी) रु./ टन में		90.32
(vii).	किराया प्रभार प्रति टन (तटीय) रु./ टन में		54.19
ग.	कंटेनर के लिए		कंटेनर कार्गो
(i).	कंटेनर प्रहस्त प्रति घंटा		16
(ii).	कार्य घंटे प्रति वर्ष		4000
(iii).	वार्षिक क्षमता		64000
(iv).	राजस्व मांग		128,468,000.00
(v).	प्रहस्तन दर प्रति टीईयू		2,007.31
(vi).	विदेशी (रु. प्रति टीईयू) विदेशी और तटीय कंटेनर का हिस्सा 48:52 सुविचारित करने के पश्चात्		2,534
(vii).	तटीय (रु. प्रति टीईयू)		1,521

क्र.सं.	विवरण	आधार	गणनाएं
घ.	अन्य कार्गो यानी ओडीसी व गैर-मानकीकृत किस्म का कार्गो (घंटा आधार पर)		कार्गो
(i).	कार्गो प्रहस्तन प्रति घंटा		1
(ii).	कार्य घंटे प्रति वर्ष		4000
(iii).	वार्षिक क्षमता		4000
(iv).	राजस्व मांग		128,468,000.00
(v).	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (नग)		32,117.00
(vi).	विदेशी कार्गो (रु./घंटा) विदेशी और तटीय कार्गो पर 50:50 पर सुविचार के पश्चात्		40,146
(vii).	तटीय कार्गो (रु./घंटा)		24,088

विदेशी और तटीय कार्गो/कंटेनर का हिस्सा

विवरण	शुष्क बल्क कार्गो फरवरी 2015 के आदेश में सुविचारित	स्टील व बोरा बंद कार्गो फरवरी 2015 के आदेश में सुविचारित	कंटेनर (नई मद)	अन्य यानी ओडीसी व अमानकीकृत कार्गो (नई मद)
विदेशी कार्गो	0.98	0.99	0.48	0.5
तटीय कार्गो	0.02	0.01	0.52	0.5
तटीय को 60% रियायत का गुणक	0.01	0.006	0.312	0.3
परिकलन के लिए गुणक	0.99	1.00	0.79	0.80

- (xi). फरवरी 2015 के आदेश में निर्धारित दरें और 100 टन एचएमसी की प्रस्तावित दरें वार्षिक सूचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात् है जैसा ऊपर शुष्क बल्क कार्गो और स्टील एवं बोरा बंद कार्गो तथा ओडीसी तथा अमानकीकृत किस्म का कार्गो और कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 2015 में सुविचारित एआरआर के आधार पर ऊपर गणना दी गई है तथा इस प्रकार प्रशुल्क के सूचकांकन के पश्चात् नीचे दी गई है:-

(क). शुष्क बल्क कार्गो

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)			
	मौजूदा दरमान		प्रस्तावित दरमान 10.01% के सूचकांकन के पश्चात्	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
12500	43.52	26.12	47.88	28.73
12501-13500	45.70	27.43	50.27	30.18
13501-14500	47.87	28.73	52.66	31.61
14501-15500	50.05	30.04	55.06	33.05

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो

(i). स्टील एवं बोराबंद कार्गो:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)			
	मौजूदा दरमान		प्रस्तावित दरमान 10.01% के सूचकांकन के पश्चात्	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
6000	90.33	54.20	99.37	59.63
6001-7000	94.85	56.91	104.34	62.61

(ii). अन्य कार्गो यानी ओडीसी व अमानकीकृत किस्म का कार्गो:

	अधिकतम दर प्रति घंटा (रु. में)			
	फरवरी 2015 के आदेश में आकलित एआरआर के अनुसार		10.01% के सूचकांकन के पश्चात् प्रस्तावित दरमान	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
ओडीसी व अमानकीकृत किस्म का कार्गो	40146.00	24088.00	44165	26499

(ग). कंटेनर:

	विवरण	फरवरी 2015 के आदेश में आकलित एआरआर के अनुसार		10.01% के सूचकांकन के पश्चात् प्रस्तावित दरमान	
		विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)	विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)
सामान्य	20 फुट कंटेनर तक	2,534	1,521	2,788	1,673
	20 से 40 फुट कंटेनर तक	3801	2282	4,181	2,510
खतरनाक	20 फुट कंटेनर तक	3041	1825	3,345	2,008
	20 से 40 फुट कंटेनर तक	4561	2738	5,018	3,012

(xii). दरों की प्रारूप अनुसूची, सोपाधिकताओं के साथ नीचे दी गई हैं।

6.7 निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग प्रभार:

(i). शुष्क बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	ताप कोयले तथा लौह अयस्क/पेलैट छोड़कर
12500	47.88	28.73
12501-13500	50.27	30.18
13501-14500	52.66	31.61
14501-15500	55.06	33.05

टिप्पणियां:

(क). ताप कोयले, लौह अयस्क और लौह पेलैट्स कार्गो के लिए विदेशी श्रेणियों के लिए विनिर्दिष्ट दर तटीय कार्गो पर लागू होगी।

(ख). ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिये आधार दर पहले हजार टनों के लिए वर्धित कर 105% और दूसरे हजार टनों के लिए 110% किया गया था। यही कार्यपद्धति 14500 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी।

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

(क). स्टील और बैग कार्गो:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
6000	99.37	59.63
6001-7000	104.34	62.61

टिप्पणी:

ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए आधार दर पहले हजार टनों के लिए वर्धित कर 105% की गई थी। यही कार्यपद्धति 7000 टनों से अधिक के दर की गणना करने हेतु भी अंगीकृत की जाएगी।

(ख). अन्य (ओडीसी व अमानकीकृत) कार्गो:

	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
अन्य (ओडीसी व अमानकीकृत) कार्गो	44165	26499

(iii). कंटेनर के लिए

	विवरण	विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)
सामान्य	20 फुट कंटेनर तक	2,788.00	1,673.00
	20 से 40 फुट कंटेनर तक	4,181.00	2,510.00
खतरनाक	20 फुट कंटेनर तक	3,345.00	2,008.00
	20 से 40 फुट कंटेनर तक	5,018.00	3,012.00

टिप्पणियां:

(i). औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की जगह के लिए सूत्र नीचे दिया गया है।

एमसीएच द्वारा लदाई/उतारी गई कुल मात्रा

----- x24 घंटा

पोत प्रारंभ से पूरा होने तक लगा कुल समय

(ii). कार्गो की लदाई/उताराई के शुरू होने से पूरा होने तक पोत के लिए औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे/उतारे गए कार्गो की पूर्ण मात्रा के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं से वसूली के लिए चयन किया जाएगा।

(iii). यदि एक एमएचसी दूसरे एमएचसी या ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए बर्थ-दिवस आउटपुट एमएचसी के लोड मीटर के आधार पर किया जाएगा।

(iv). पोत द्वारा बर्थ छोड़े जाने तक एक घंटे से अधिक के लिए क्रेन खराब होने के मामले में एचएमसी द्वारा प्रहस्ति मात्रा खराब होने से पहले लादे गए/उतारे गए कार्गो को क्रेन कार्य घंटों से विभाजित और 24 से गुणा करते हुए निर्धारित किया जाएगा।

(v). एचएमसी पर आरोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों से अधिक के लिए एचएमसी का प्रचालन रूकने के मामले में, पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन के लिए उपयुक्त समय स्वीकृत किया जाएगा। दो घंटों से कम के लिए एचएमसी रूकने को उपयुक्त प्रयोजना के लिए विचार में नहीं लिया

जाएगा एमएचसी पर आरोप्य रूकावटों के लिए कोई समय स्वीकार नहीं किया जाएगा। एमएचसी के कार्य के दौरान लदाई/उतराई प्रचालन में सभी रूकावटों के लिये पोत के स्टीवडोर द्वारा दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता होगी।

- (vi). यदि पोत का स्थानांतरण एचएमसी के खराब होने/गैर-निष्पादन की वजह से जरूरी हो जाता है तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थानांतरण प्रभार क्रेन प्रचालक से वसूल किए जायेंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार के एजेंट को वापस किए जायेंगे।
- (vii). औसत आउटपुट पर विवाद होने की स्थिति में पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।
- (viii). दर आदेश की अधिसूचना की तारीख से दर प्रभावी होगी और एक वर्ष तक वैध रहेगी। तत्पश्चात्, एक वर्ष पूरा होने पर एचएमसी की दर ठीक पहले वर्ष के दौरान लागू दर प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर जारी डब्ल्यूपीआई के 100% की दर से स्वतः सूचकांकित हो जायेगी।
- (xiii). मौजूदा दरमान मूल्य स्तरों में यानी स्फीति परिवर्तन का उपबंध नहीं करते। इसलिए, दरमानों को एचएमसी को निष्पादन से संबद्ध किये बिना डब्ल्यूपीआई के 100% के आधार पर वार्षिक रूप से सूचकांकित किया जायेगा।
- (xiv). चूंकि प्रस्तावित संविदा 5 वर्ष की अवधि के लिए है, प्रस्तावित निर्धारित दर फरवरी 2020 से पांच वर्ष के लिए वैध रहेगी।
- (xv). एनएमपीटी ने उक्त प्रस्ताव पर सुविचार करके यथाशीघ्र प्रभार निर्धारित करने का अनुरोध किया है ताकि निविदा प्रक्रिया पूरी की जा सके।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी के 23 सितंबर, 2019 के प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को भेजी गई थी। मंगलोर स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (एमएसएसए) से उनके 13 अक्टूबर, 2019 के ई-मेल द्वारा, इंडियन नैशनल शिपआनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए) के 20 अक्टूबर, 2019 के ई-मेल द्वारा और 23 अक्टूबर 2019 के पत्र के द्वारा; दा एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलोर पोर्ट स्टीवडोर (एनएमपीएस) के 3 अक्टूबर, 2019 के पत्र के द्वारा और अल्बा एशिया प्रा.लि. (एएपीएल) से उनके 11 नवंबर, 2019 के ई-मेल द्वारा प्राप्त टिप्पणियों को समय-समय पर फीड-बैक सूचना के तौर पर एनएमपीटी को भेजा गया। एनएमपीटी ने 12 नवंबर, 2019 के पत्र और 22 नवंबर, 2019 के ई-मेल द्वारा प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों का उत्तर दिया।

5. 16 मूव प्रति घंटे की दर से कंटेनर प्रहस्तन की एचएमसी की उत्पादकता के संदर्भ में, एनएमपीटी ने 1 अक्टूबर, 2019 के ई-मेल द्वारा यह स्पष्ट किया कि इस समय कंटेनर प्रहस्तन के लिए 63 टन एचएमसी का प्रयोग किया जा रहा है और पत्तन 14 मूव प्रति घंटा की औसत प्राप्त करने में सक्षम है। एनएमपीटी ने, कंटेनर पोत फीडर पोत होते हैं और मुख्य धारा पोतों की प्रत्याशा नहीं होती। मरमुगांव पत्तन से यह भी समझ में आया है कि 120 टन एचएमसी से प्रहस्त कंटेनरों की औसत संख्या 16 मूव प्रति घंटा है। इसलिए प्रशुल्क परिकलन के लिए 16 मूव प्रति घंटा उपयुक्त है।

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 23 अक्टूबर, 2019 को एनएमपीटी परिसर में हुई। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में एनएमपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

7.1. संयुक्त सुनवाई के दौरान, अधिकतर प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने पत्तन के मूल प्रस्ताव पर आपत्ति उठायी/प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की आपत्ति का मुख्य मुद्दा यह था कि क्रेन की उत्पादकता में वृद्धि के साथ दर घटनी चाहिए जबकि पत्तन ने एचएमसी उत्पादकता में वृद्धि के साथ स्लैब वार दरों में वृद्धि की है। एनएमपीटी को यह निर्णय लेना है कि क्या उसे बैचमार्क उत्पादकता के साथ एक एकल दर रखनी है या एचएमसी की उत्पादकता के भिन्न स्तरों के लिए कई दरें रखनी है। जैसा पत्तन ने स्वीकार किया एनएमपीटी को हमारे 1 नवंबर, 2019 के पत्र द्वारा अनुरोध किया गया है कि वह व्यापार और भावी बोलीकर्ताओं के साथ इस मुद्दे पर और व्यापार द्वारा उठाये गए अन्य मुद्दों पर अध्यक्ष के साथ चर्चा करके 07 नवंबर 2019 तक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों का उत्तर दें।

7.2. प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी ने 07 नवंबर 2019 के अपने ई-मेल के द्वारा पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के मतों पर सुविचार करने के पश्चात् संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। एनएमपीटी द्वारा निम्नलिखित परिवर्तनों का प्रस्ताव किया गया है:

- (i). चूंकि क्रेन प्रचालक और साथ ही स्टीवडोर क्रेन के निष्पादन में अपना योगदान देते हैं; शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, क्रेन की उत्पादकता से संबद्ध किये बिना एक समान दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया जाता है।

तदनुसार, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पहले स्लैब में प्रस्तावित दर को निर्धारित करने का प्रस्ताव किया जाता है।

- (ii). मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने खाली कंटेनरों के लिए अलग से प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया था। पत्तन प्रयोक्ताओं ने तर्क दिया कि एनएमपीटी से/को आने/जाने वाले कुल आयात और निर्यात कंटेनरों में से 40% खाली कंटेनर होते हैं। अतः पत्तन प्रयोक्ताओं के मतानुसार खाली और भरे कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अलग प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव किया जाता है। चूंकि मौजूदा दरमान में 100 टन एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किये जाने वाले कंटेनरों के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है, मौजूदा दरमान में 63 टन एचएमसी के प्रशुल्क का एक अनुपात खाली कंटेनर दर को निर्धारित करने का प्रस्ताव किया जाता है।

63 टन एचएमसी के द्वारा प्रहस्तित खाली कंटेनर के लिए मौजूदा प्रशुल्क, भरे कंटेनरों का 47% है। इसलिए, 100 टन एचएमसी के लिए भरे कंटेनर प्रभारों के लिए लागू दरों के 47% दर पर खाली कंटेनर प्रभार का प्रस्ताव किया जाता है।

- (iii). एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें और सोपाधिकताएं नीचे दी जाती हैं:-

6.7 निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग प्रभार:

- (i). शुष्क बल्क कार्गो के लिए

	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	ताप कोयले तथा लौह अयस्क/पिलैट छोड़कर
शुष्क बल्क कार्गो	47.88	28.73

टिप्पणी:

- (क). ताप कोयले, लौह अयस्क और लौह पेलेट्स कार्गो के लिए विदेशी श्रेणियों के लिए विनिर्दिष्ट दर तटीय कार्गो पर लागू होगी।

- (ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
(क). स्टील एवं बैगबंद कार्गो	99.37	59.63

	अधिकतम दर प्रति घंटा या उसका भाग (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
(ख). अन्य स्टील एवं बोरा बंद कार्गो को छोड़कर	44165	26499

- (iii). कंटेनर के लिए

	विदेशी (रु. में)		तटीय (रु. में)	
	भरे	खाली	भरे	खाली
सामान्य कंटेनर				
20' तक	2,788	1,328	1,673	797
20' से 40'	4,181	1,992	2,510	1,196
खतरनाक कंटेनर				
20' तक	3,345	1,593	2,008	957
20' से 40'	5,018	2,390	3,012	1,435

(iv). पत्तन ने मूल प्रस्ताव की टिप्पणियों को यथाप्रस्तावित रखे-रखा है।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

9. इस मामले में कार्रवाई के दौरान प्राप्त संपूर्ण सूचना के संबंध में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:

(i). न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा अधिकृत निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित 100 टन एचएमसी के प्रशुल्क पिछली बार 13 फरवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/24/2013-एनएमपीटी के द्वारा अनुमोदित किये गए थे। उक्त आदेश में अनुमोदित दरें आरंभ में 3 वर्ष की अवधि के लिए अनुमोदित की गई थीं। बाद में, पत्तन के अनुरोध पर वैधता को 24 फरवरी 2020 तक बढ़ा दिया गया था। उक्त आदेश में अनुमोदित दरें निष्पादन मानकों से संबद्ध हैं। इसका अर्थ यह हुआ कि बैचमार्क से बेहतर उत्पादकता के लिए ऊंची दरें और बैचमार्क से कम उत्पादकता के लिए नीचे दरें होंगी।

वर्तमान प्रस्ताव इस आधार पर अनुमोदित दर की वैधता समाप्त होने से काफी पहले किया गया है कि पत्तन राजस्व हिस्से के आधार पर एक 100 टन एचएमसी के प्रचालन के लिए निविदा प्रक्रिया में लगा हुआ है और निविदा में अनुमोदित प्रशुल्क को अपफ्रंट निर्दिष्ट कर सके। पत्तन ने बताया है कि 100 टन एचएमसी का लीड समय 6 माह है।

चूंकि 100 टन एचएमसी की मौजूदा दर 24 फरवरी, 2020 तक वैध है, एनएमपीटी ने संशोधित दर की 25 फरवरी, 2020 से 5 वर्ष की अवधि के लिए वांछा की है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा अधिकृत निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित की जाने वाली 100 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार के संशोधन के लिए एनएमपीटी के प्रस्ताव पर सुविचार करता है।

एनएमपीटी द्वारा 23 सितंबर, 2019 के अपने पत्र द्वारा दायर मूल प्रस्ताव को परामर्शी प्रक्रिया के दौरान प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा प्रकट की गई चिंताओं का समाधान करते हुए 7 नवंबर, 2019 के पत्र के द्वारा पत्तन संशोधित कर दिया गया। एनएमपीटी द्वारा दायर संशोधित प्रस्ताव के साथ यह मामले की विवेचना के दौरान प्रस्तुत सूचना पर इस विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।

(ii). (क). इस प्राधिकरण के 21 मार्च 2015 के आदेश द्वारा अनुमोदित पत्तन स्वामित्व की 100 टन एचएमसी की दर (क) शुष्क बल्क कार्गो और (ख) ब्रेक बल्क कार्गो की दो उप-श्रेणियों अर्थात् स्टील व बोरा बंद कार्गो और अन्य के लिए थी।

वर्तमान प्रस्ताव में, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील और बोरा बंद कार्गो) के लिए पत्तन ने 13 फरवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/24/2013-एनएमपीटी में इस प्राधिकरण द्वारा पहले से अनुमोदित दरों पर वर्ष 2016-17 से 2019-20 तक के वर्षों के लिए डब्ल्यूपीआई सूचकांकन गुणक का 10.01% निकलता है दरों में संशोधन का प्रस्ताव किया है।

(ख). जहां तक ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत 'अन्य' प्रशुल्क मदों का संबंध है, 100 टन एचएमसी की मौजूदा अनुमोदित दर प्रति टन आधार पर है। पत्तन ने अन्य ब्रेक बल्क कार्गो यानी ओडीसी और अमानकीकृत कार्गो के लिए प्रतिघंटा आधार पर टन का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अनेकों बार अति आयामी कार्गो पत्तन पर इस श्रेणी में आते हैं। ओडीसी कार्गो और अन्य अमानकीकृत कार्गो द्वारा समय अधिक लिया जाता है। इसलिए पत्तन ने अन्य ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् ओडीसी और अमानकीकृत कार्गो के लिए घंटा आधार पर दर रखने का प्रस्ताव किया है।

प्रस्तावित दर बुनियादी एआरआर 1284.68 लाख रु. लेते हुए निकाली गई है जैसा 13 फरवरी 2015 के आदेश में आकलित किया गया था। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए निर्धारित प्रासमिक कार्य घंटों और विदेशी तथा तटीय कार्गो के 50:50 अनुपात के हिस्से के अनुसार क्रेन के 4,000 कार्यकारी घंटे को सुविचार में लेते हुए विदेशी कार्गो के लिए 40,146 रु. प्रति घंटा निकलता है। इसे 10.01% से सूचकांकित किया गया है और संशोधित दर 44,165/- रु. प्रति घंटा विदेशी कार्गो के लिए और 26,499/- रु. प्रति घंटा तटीय कार्गो के लिए निकलती है। चूंकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर इस प्राधिकरण द्वारा 13 फरवरी 2015 के आदेश में अनुमोदित प्रासमिक आधार पर आकलित एआरआर के

अनुसार है और इसे केवल डब्ल्यूपीआई सूचकांकन द्वारा अद्यतन किया गया है, इसलिए इसे पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित, उगाही की यूनिट में हल्के से सुधार के साथ अनुमोदित किया जाता है। उगाही की यूनिट "प्रति घंटा" के स्थान पर "प्रति घंटा या उसका भाग" के रूप में निर्धारित किया जाता है जो प्रति घंटा प्रशुल्क के लिए सामान्यतः निर्धारित की जाती है। यही पद्धति पत्तन द्वारा पत्तन स्वामित्व की 63 टन एचएमसी के लिए अपनायी जाती है, जिसे प्राधिकरण द्वारा एक अलग आदेश में अनुमोदित किया गया है।

- (ग). 13 फरवरी, 2015 के आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क कंटेनर प्रहस्तन की दर निर्धारित नहीं करते। पत्तन द्वारा कंटेनर प्रहस्तन की दर 13 फरवरी, 2015 के आदेश में यथा आकलित 1284.68 लाख रु. के एआरआर दर के आधार पर निकाली गई है। बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित प्रासमिक कार्य घंटों के अनुसार क्रेन के कार्यकारी 4000 घंटे प्रति वर्ष और 16 मूव प्रति घंटे की उत्पादकता को सुविचार में लेकर पत्तन ने इष्टतम वार्षिक क्षमता 64000 टीईयू आकलित की है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने विदेशी ओर तटीय कार्गो को 48:52 के अनुपात में बांटा है। उक्त प्रणाली के आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन दर 2,534/-रु. प्रति घंटा सामान्य 20 फुट विदेशी कंटेनर के लिए और 1,521/-रु. प्रति घंटा 20 फुट तटीय सामान्य कंटेनर के लिए निकाली है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत गणना पहले के पैराओं का एक भाग है और इसलिए इसे यहां दोहराया नहीं जाता है। 40 फुट कंटेनर के लिए दर कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुसार 1.5 गुणा तथा खतरनाक कंटेनरों के लिए सामान्य कंटेनर की दर पर 20% प्रीमियम पर प्रस्तावित की गई है जो कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 में निर्धारित 50% के प्रीमियम के भीतर ही है।

आईएनएसए द्वारा सुझाये गए 18 मूव प्रति घंटा कंटेनर प्रहस्तन की एचएमसी की उत्पादकता के संदर्भ में, एनएमपीटी ने 01 अक्टूबर, 2019 के ई-मेल द्वारा स्पष्ट किया कि इस समय 63 टन एचएमसी का प्रयोग कंटेनर प्रहस्तन का उपयोग किया जा रहा है और पत्तन 14 मूव प्रति घंटा की औसत से प्राप्त करने में सक्षम हो पाया है। एनएमपीटी में कंटेनर पोत फीडर पोत होते हैं और किसी मुख्य धारा पत्तन की प्रत्याशा हैं। इसके अतिरिक्त, मरमुगांव पत्तन से यह समझ आया है कि 120 टन एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों की औसत संख्या 16 नग/घंटा है। पत्तन ने स्पष्ट किया कि प्रशुल्क परिकलन के लिए 16 मूव प्रति घंटा उचित है। इसलिए, प्राधिकरण ने पत्तन के प्रस्ताव के साथ जाने का निर्णय लिया है।

मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने खाली कंटेनरों के लिए अलग से प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया था। पत्तन प्रयोक्ताओं ने तर्क दिया कि एनएमपी से/को आने/जाने वाले कुल आयात और निर्यात कंटेनरों में से 40% खाली कंटेनर होते हैं। अतः पत्तन प्रयोक्ताओं के मतानुसार खाली और भरे कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अलग प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव किया जाता है। चूंकि 2015 के प्रशुल्क आदेश में दरमान में 100 टन एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किये जाने वाले कंटेनरों के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है, मौजूदा दरमान में 63 टन एचएमसी के प्रशुल्क का एक अनुपात खाली कंटेनर दर को निर्धारित करने का प्रस्ताव किया जाता है। 63 टन एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित खाली कंटेनर के लिए मौजूदा प्रशुल्क 63 टन एचएमसी से प्रहस्तित भरे हुए कंटेनर का लगभग 47.64% है। इसे अपनाते हुए, पत्तन ने भरे हुए कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर का 47.64% प्रशुल्क खाली कंटेनर के लिए प्रस्तावित किया है। पत्तन द्वारा अपनायी गई पद्धति उपयुक्त प्रतीत होती है अतः सुविचारित है।

संक्षेप में पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर 13 फरवरी 2015 के आदेश में प्रासमिक आधार पर आकलित एआरआर पर आधारित है और इसे केवल डब्ल्यूपीआई सूचकांकन से अद्यतन किया गया है। पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।

- (iii). यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि 100 टन एचएमसी की मौजूदा दर इस प्राधिकरण के 13 फरवरी 2015 के आदेश में अनुमोदित दर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क दर है। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क ढांचे में यदि निर्धारित बैंचमार्क से 1000 टन अधिक निष्पादन प्राप्त कर लिया तो बुनियादी दर में 5% की वृद्धि की जाती है। यह अन्य महापत्तन न्यासों जैसे परादीप पत्तन न्यास, दीनदयाल पत्तन न्यास आदि में एचएमसी के प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपनायी जा रही प्रणाली के अनुरूप है। यह इस लिए निर्धारित की गई थी कि उच्च दरों के कारण पत्तन की आय में वृद्धि के साथ पत्तन उच्च दक्षता स्तर बना कर रख सके। और इससे पोतों के शीघ्र टर्न अराउंड के कारण प्रयोक्ताओं को भी लाभ होगा। पत्तन ने, मूल प्रस्ताव में इसी पद्धति का अनुसरण किया है।

फिर भी, मामले की विवेचना के दौरान, अधिकतर प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों ने जैसे मंगलोर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसए), दा डेल्टा इंफ्रालोजिस्टज (वर्डवाइड) लिमिटेड (डीआईएल) और न्यू मंगलोर पोर्ट स्टीवडोर (एएनएमपीएस) ने यह उल्लेख किया है कि क्रेन की उत्पादकता में वृद्धि के साथ एचएमसी की दर घटनी चाहिए परंतु पत्तन ने एचएमसी की उत्पादकता में वृद्धि के साथ स्लैब वार दर में वृद्धि का प्रस्ताव किया है। प्रयोक्ता संघों का तर्क यह था कि उत्पादकता में आधार दर से अधिक वृद्धि होना प्रयोक्ता की दक्षता का संकेत होता है और इसलिए इसका पुरस्कार उन्हें घटी प्रशुल्क दर से मिलना चाहिए। अतः, एनएमपीटी को प्रयोक्ताओं और प्रयोक्ता संघों द्वारा उठाये गए बिंदु का परीक्षण करने का अनुरोध किया गया था कि क्या यह बैचमार्क उत्पादकता से संबद्ध एकल दर रखना चाहता है या एचएमसी की उत्पादकता के विभिन्न स्तरों पर बहुविध दर।

पत्तन ने प्रयोक्ताओं द्वारा उठाये गए बिंदु का परीक्षण करने के पश्चात् और यह मान्य करते हुए कि चूंकि क्रेन के निष्पादन में क्रेन प्रचालक और स्टीवडोर भी सहयोग करते हैं, इसने अपने संशोधित प्रस्ताव में क्रेन के निष्पादन को संबद्ध किये बिना प्रत्येक कार्गो ग्रुप के लिए एक समान दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, वीपीटी में एचएमसी की स्लैब-वार उच्च दर निर्धारण के संदर्भ में (आधार दर से तुलना करने पर) जून 2010 में निर्धारित इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रयोक्ताओं द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर वीपीटी ने एचएमसी के प्रशुल्क की समीक्षा का प्रस्ताव किया है क्योंकि वीपीटी ने यह तर्क दिया है कि वीपीटी द्वारा परिचालित एचएमसी के प्रयोग के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क हतोत्साहित करने वाला सिद्ध हुआ है। इस प्राधिकरण ने वीपीटी में शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए 100 टन एचएमसी के लिए सकल दर का 28 सितंबर, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/16/2012-वीपीटी के द्वारा अनुमोदन किया है कार्गो चाहे उतारा जाये या लदान किया जाये। पत्तन स्वामित्व की 63 टन एचएमसी के लिए एनएमपीटी ने भी, एचएमसी के निष्पादन को संबद्ध किये बिना, एकल दर का प्रस्ताव किया था जिसे एक अलग आदेश के द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है।

इसी तुल्यरूपता के आधार पर, जैसी वीपीटी में अपनायी गई है और एनएमपीटी द्वारा सामने लाई गई स्थिति को ध्यान में रखकर यह प्राधिकरण प्रत्येक कार्गो ग्रुप अर्थात् कार्गो की उतरायी/लदान दर चाहे कुछ भी हो, यानी (क) शुष्क कार्गो, (ख) ब्रेक बल्क (i). स्टील और बोरा बंद कार्गो और (ii). स्टील और बोरा बंद कार्गो से इतर अन्य कार्गो और (ग) कंटेनरों के लिए प्रत्येक की एकल दर के निर्धारण के एनएमपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर सुविचार करने को प्रवृत्त है।

(iv). एनएमपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में कुछ प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संघों द्वारा उठायी गई मुख्य आपत्तियां नीचे दी जा रही हैं:

(क). जैसा पहले बताया गया है, डेल्टा इंफ्रालोजिस्टज (वर्डवाइड) लिमिटेड (डीआईएल) और एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलोर पत्तन न्यास स्टीवडोर (एएनएमपीएस) ने बताया कि क्रेन की उत्पादकता में वृद्धि के साथ एचएमसी की दर में कमी होनी चाहिए जबकि पत्तन ने एचएमसी की उत्पादकता में वृद्धि के साथ स्लैब वार दर में वृद्धि का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी ने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों द्वारा उठाये गए मुद्दे का समाधान कर दिया है और कार्गो की उतरायी/लदान दर चाहे कुछ भी हो एक एकल दर का प्रस्ताव किया है। इस प्रकार, एनएमपीटी ने व्यापार की समस्या का समाधान कर दिया है।

(ख). जहां तक डीआईएल द्वारा उठाये गए मुद्दे कि खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन की दर सामान्य कंटेनरों से अधिक क्यों होनी चाहिए का संबंध है, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि खतरनाक कंटेनरों के लिए कार्गो की किस्म को ध्यान में रखकर अतिरिक्त संभाल करनी पड़ती है। खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त पूर्वोपाय करने पड़ते हैं। एलबा एशिया, जो एक संभावित बोलीकर्ताओं में से एक है, ने स्पष्ट किया सामान्य कंटेनर प्रहस्तन में तीव्र मूव संभव होता है और इसलिए प्रहस्तन तीव्रता से होता है। परंतु, खतरनाक कंटेनर के लिए प्रचालक को इसे धीमे से प्रहस्त करना होता है। परिणामस्वरूप, प्रति घंटा मूव कम हो जाते हैं। अतः खतरनाक कंटेनर प्रहस्तन की दरें सामान्य कंटेनर से अधिक होनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, कार्यकारी दिशानिर्देश महापत्तन न्यासों को खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन पर 50% प्रीमियम निर्धारित करते हैं। पत्तन द्वारा खतरनाक कंटेनर के लिए सामान्य कंटेनर से 20% अधिक का प्रस्ताव किया गया है जो कि दिशानिर्देशों के उपबंधों के भीतर है।

- (ग). एमएसए ने उल्लेख किया है कि कार्गो प्रचालन के दौरान निजी सेवा प्रदाता द्वारा परिचालित वर्तमान 100 टन क्रेन नियमित रूप से खराब होती रहती है जिससे उत्पादकता पर अत्यधिक प्रभाव पड़ता है। चार्टररों को परिणामी विलंबों के कारण भारी विलंब शुल्क का भुगतान करना पड़ता है। एमएसए ने उल्लेख किया कि पत्तन बर्थिंग नीति के अंतर्गत घाटिया निष्पादन के लिए प्रयोक्ताओं पर अर्थदंड की उगाही कर रहा है और शुष्क बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति के अनुसार अर्थदंड/प्रोत्साहनों का परिकलन करते समय इन एचएमसी संबंधित रूकावटों को मानने से मना कर रहा है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन पर आरोप्य कारणों के लिए प्रयोक्ताओं पर कोई अर्थदंड प्रभारित नहीं किया जाता। पत्तन का तर्क यह है कि एचएमसी पत्तन प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पत्तन द्वारा अधिकृत निजी सेवा प्रदाता द्वारा तैनात की जा रही है इसलिए रूकावट के लिए कोई छूट नहीं दी जा सकती। इस संबंध में, यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने बर्थिंग नीति 2016 के अंतर्गत 10 अक्टूबर, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/73/2018-एनएमपीटी के द्वारा निष्पादन मानक और अर्थदंड/प्रोत्साहन अनुमोदित दिये हैं। (क) के साथ पठित टिप्पणी संख्या (I) अनुबद्ध करती है कि जुर्माना प्रोत्साहन की गणना के उद्देश्य से प्रत्येक पोत द्वारा हासिल किये गए वास्तविक निष्पादन की गणना में पत्तन संबंधित या मौसम संबंधित मुद्दों के कारण परिचालन की किसी भी रोक को छूट दी जायेगी। प्रथम अपवर्जन उसमें बर्थ पर पत्तन उपकरणों के ब्रेक डाऊन/अनुपलब्धता है। अंत में यह भी उपबंध है कि अन्य कारणों से हुई किसी रोक पर निष्पादन मानकों की गणना के लिए कोई अपवर्जन नहीं किया जायेगा जब तक कि इसको बोर्ड द्वारा विशेष रूप से निर्दिष्ट न किया जाए।

इस मामले में, एचएमसी का रूकना पत्तन द्वारा अधिकृत सेवा प्रदाता की एचएमसी से है। बस चूंकि एचएमसी पत्तन द्वारा दी गई नहीं है अपितु पत्तन द्वारा अधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा दी गई है, एचएमसी के निष्पादन की गणना के लिए रोक के समय को अपवर्जित न करने बर्थ पर कम उत्पादकता के लिए अर्थदंड लागू करने का कोई उपयुक्त कारण नहीं है। उक्त आदेश में निर्धारित टिप्पणी पत्तन को यह शिथिलता प्रदान करती है कि ऐसी रूकावटों का एनएमपीटी के न्यासी मंडल के अनुमोदन से निष्पादन मानकों की गणना में सुविचार में ले। इसलिए, एनएमपीटी, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा इस संबंध में, उठाये गए मुद्दे का परीक्षण करे और उपयुक्त कार्रवाई के लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करे।

- (घ). एनएमपीएस और कुछ अन्य प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने पत्तन द्वारा सुविचारित क्रेन की पूंजीगत लागत से संबंधित मुद्दे उठाये हैं और एचएमसी की मूल्यहासित लागत पर सुविचार करने का अनुरोध किया है। प्रयोक्ताओं ने यह उल्लेख किया है कि निकाला गया प्रशुल्क क्रेन की लागत पर आधारित है और 5 वर्ष पुरानी क्रेन के लिए 30.56 करोड़ रु. की लागत अधिक है। पत्तन ने बताया है कि किराये पर ली जाने वाली एचएमसी 5 वर्ष से अधिक पुरानी नहीं होनी चाहिये। इसके अतिरिक्त, उन्होंने प्रस्तावित दर को यह कहते हुए उचित बताया है कि 2015 की दर को आधार दर के रूप में लिया है जिसका अर्थ यह है कि लागत पुरानी क्रेन की ही है।

- (ङ). जहां तक अलबा द्वारा उठाये गए मुद्दे का संबंध है कि बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के मानकों के अनुसार प्रहस्तन दरें कम होनी चाहिए क्योंकि पोतों का पार्सल आकार 30,000 एमटी से कम होगा, जिसका पत्तन द्वारा अनुरक्षण नहीं किया गया है, एनएमपीटी का मत यह है कि 35,000 एमटी तक के पोतों को बर्थ संख्या 6 और 7 पर सीधे ही प्रहस्त किया जा सकता है और 75,000 एमटी तक के पार्सल आकार के पोतों को बर्थ संख्या 14 पर प्रहस्त किया जा सकता है जब तक कि उन्हें जेएसडब्ल्यू 2008 में निर्धारित स्तर से कम उत्पादकता स्तर पर सुविचार करने की जरूरत नहीं है।

- (च). जहां तक आईएनएसए द्वारा दरों के दो सैट रखने - एक पुरानी एचएमसी के लिए और एक नई एचएमसी के लिए - का संबंध है, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसने राजस्व हिस्सा आधार पर 100 टन क्षमता की एक नग एचएमसी के लिए निविदा आमंत्रित की है जो 5 वर्ष से ज्यादा पुरानी नहीं होगी। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि नई क्रेन खरीदना व्यवहारिक नहीं है क्योंकि कार्गो की गारंटी नहीं है, इसलिए पत्तन ने 5 वर्ष तक पुरानी क्रेन किराये पर लेने की योजना बनायी है। पत्तन ने बताया है कि दरों के दो सैट अपेक्षित नहीं है। किसी भी महापत्तन न्यास में दरों के दो सैट निर्धारित नहीं है, जैसा आईएनएसए ने बांझा प्रकट की है।

- (छ). एनएमपीएस द्वारा उठाये गए मुद्दे का जहां तक संबंध है कि पत्तन यह सुनिश्चित करे कि निविदा के निबंधनों और शर्तों के अनुसार क्रेन के आयु का कठोरता से अनुपालन हो यह उल्लेख किया जाता है कि

एनएमपीटी के कार्यक्षेत्र में आता है। पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा उठाये गए मुद्दों का समाधान करने का खयाल रखे।

- (v). (क). शुष्क बलक कार्गो की दर अनुसूची के अंतर्गत, पत्तन ने यह कहने के लिए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि ताप कोयला, लौह अयस्क और पैलेट कार्गो के लिए विदेशी श्रेणियों के अंतर्गत निर्दिष्ट दर तटीय कार्गो पर भी लागू होगा। यह सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुरूप है क्योंकि यह श्रेणियां तटीय रियायत की पात्र नहीं हैं और इसलिए पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित निर्धारित की जाती है।
- (ख). एनएमपीटी ने एचएमसी की दर की उगाही की शासी मौजूदा टिप्पणियों को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने बर्थ दिवस उत्पादन से संबद्ध किये बिना एकल दर का प्रस्ताव किया है। ऐसी स्थिति में पत्तन द्वारा प्रस्तावित मौजूदा टिप्पणी संख्या (i) से (v) और (vii) जो बर्थ दिवस उत्पादन के परिकलन से संबंधित हैं संगत नहीं पाई गई इसलिए विलुप्त की जाती हैं। इसके बाद की टिप्पणी क्रमांकों को पुनः संख्याकित किया जाता है।
- (ग). मौजूदा टिप्पणी संख्या (vi) अनुबद्ध करती है कि यदि पोत का स्थलांतरण एचएमसी के खराब होने/गैर-निष्पादन की वजह से जरूरी हो जाता है तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थलांतरण प्रभार 1 लाख रु. के अतिरिक्त आर्थिक दंड के अलावा क्रेन प्रचालक से वसूल किए जायेंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थलांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापस किए जायेंगे जबकि अर्थदंड पत्तन द्वारा रखा जायेगा।
- वर्तमान प्रस्ताव में, पत्तन ने यह कहने के लिए मौजूदा टिप्पणी को आशोधित किया है कि यदि पोत का स्थलांतरण एचएमसी के खराब होने/गैर-निष्पादन की वजह से जरूरी हो जाता है तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थलांतरण प्रभार क्रेन प्रचालक से वसूल किए जायेंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थलांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापस किए जायेंगे। पत्तन ने 1 लाख रु. के अतिरिक्त आर्थिक दंड को हटा दिया है। प्रचालक से स्थलांतरण प्रभारों की असूची एक प्रकार से अर्थदंड किस्म की ही प्रतीत होती है अतः प्रस्तावित आशोधित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
- (घ). उपरोक्त के अतिरिक्त, पत्तन ने मौजूदा टिप्पणियों को बनाए रखा है और इसलिए अनुमोदित हैं।
- (vi). पत्तन ने एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि दर आदेश की अधिसूचना की तारीख से लागू हो जायेगी और एक वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगी। तत्पश्चात्, उसके बाद प्रत्येक वर्ष की समाप्ति वाले दिन से एचएमसी की दर तत्काल पहले के वर्ष की दर को प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर प्रकाशित डब्ल्यूपीआई के 100% पर दर का स्वतः सूचकांकन हो जायेगा।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में 100 टन एचएमसी की वैधता 25 फरवरी 2020 से 5 वर्ष की अवधि के लिए चाही है यानी 100 टन एचएमसी की मौजूदा दर की वैधता की समाप्ति के पश्चात् जो 24 फरवरी 2020 को समाप्त हो रही है। तथापि, टिप्पणी में यह स्पष्टतया लाया नहीं गया है।

पीपीटी में निजी सेवा प्रदाता द्वारा परिचालित एचएमसी के लिए, इस प्राधिकरण ने, पीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर, एचएमसी की वैधता का निर्धारण उसके शेषसमयके लिये किया था जो स्वतः 100% डब्ल्यूपीआई के वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। एनएमपीटी का प्रस्ताव 5 वर्ष की वैधता के लिए है क्योंकि यह 100 टन एचएमसी की निविदाएं 5 वर्ष की अवधि के लिए मांग रहा है। इसलिए, यह प्राधिकरण इस समय पत्तन के प्रस्ताव के साथ जाता है। यह कहने के लिए हल्की सी आशोधित टिप्पणी निर्धारित की जाती है। निर्धारित दरें जिस तारीख से प्रभावी होंगी उस तारीख से 5 वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेंगी और दूसरे वर्ष से आगे स्वतः सूचकांकन के अधीन होंगी। दूसरे वर्ष से आगे, प्रत्येक एक वर्ष पूरा होने पर एचएमसी की ठीक पहले के वर्ष में प्रचलित दर से प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर घोषित डब्ल्यूपीआई के 100% से स्वतः सूचकांकित हो जायेगी।

सामान्यतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से प्रभावी होती हैं। पत्तन ने पत्तन द्वारा अधिकृत निजी सेवा प्रदाता द्वारा दी गई 100 टन एचएमसी की मौजूदा दर की वैधता की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी की जाए। अतः एनएमपीटी द्वारा अधिकृत निजी सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाने वाली 100 टन एचएमसी की संशोधित दर 25 फरवरी 2020 से प्रभावी की जाती है। तथापि, एनएमपीटी को यह अनुमति दी जाती है कि वह 100 टन एचएमसी की निविदाएं मंगवाने के लिए संशोधित दर को इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से अपना सकता है।

- (vii). पत्तन ने पत्तन स्वामित्व की 100 टन एचएमसी की संशोधित प्रस्तावित दर को बोर्ड का अनुमोदन प्रस्तुत नहीं किया है। अतः पत्तन के प्रस्ताव का अनुमोदन एनएमपीटी के न्यासी मंडल के अनुमोदन के अधीन होगा।

10.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण मौजूदा खंड 6.7 निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित हार्बर चल क्रेनों के प्रयोग प्रभार को इस प्राधिकरण के 24 जुलाई 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/78/2018-एनएमपीटी द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों के अध्याय -VI – अन्य प्रभारों के अंतर्गत इसके प्रभावी होने की तारीख से प्रतिस्थापित करता है।

***6.7** निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग प्रभार:

- (i). शुष्क बल्क कार्गो के लिए

	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	ताप कोयले तथा लौह अयस्क/पैलेट छोड़कर
शुष्क बल्क कार्गो	47.88	28.73

टिप्पणी:

ताप कोयले, लौह अयस्क और लौह पेलेट्स कार्गो के लिए विदेशी श्रेणियों के लिए विनिर्दिष्ट दर तटीय कार्गो पर लागू होगी।

- (ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	विदेशी
(क). स्टील एवं बैगबंद कार्गो	99.37	59.63

	अधिकतम दर प्रति घंटा या उसका भाग (रु. में)	
	विदेशी	विदेशी
(ख). अन्य, स्टील एवं बोरा बंद कार्गो को छोड़कर	44165	26499

- (iii). कंटेनर के लिए

	विदेशी (रु. में)		तटीय (रु. में)	
	भारी	खाली	भारी	खाली
सामान्य कंटेनर				
20' तक	2,788	1,328	1,673	797
20' से 40'	4,181	1,992	2,510	1,196
खतरनाक कंटेनर				
20' तक	3,345	1,593	2,008	957
20' से 40'	5,018	2,390	3,012	1,435

टिप्पणी:

- (i). यदि पोत का स्थलांतरण एचएमसी के खराब होने/गैर-निष्पादन की वजह से जरूरी हो जाता है तो वर्ष से लंगरगाह तक पोत के स्थलांतरण प्रभार क्रेन प्रचालक से वसूल किए जायेंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थलांतरण प्रभार के एजेंट को वांछित किए जायेंगे।

- (ii). निर्धारित दर इसके प्रभावी होने की तारीख से यानी 25 फरवरी 2020 से 5 वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेंगी और दूसरे वर्ष से आगे डब्ल्यू पी आई के 100% पर स्वतः सूचकांकन के अधीन होंगी। यानी दूसरे वर्ष से आगे, प्रत्येक एक वर्ष पूरा होने पर एचएमसी की ठीक पहले के वर्ष में प्रचलित दर से प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर घोषित डब्ल्यूपीआई के 100% से स्वतः सूचकांकित हो जायेगी और 24 फरवरी 2025 तक कि अवधि के लिये के लिए वैध रहेंगी।

10.2. अनुमोदित दर 25 फरवरी 2020 से प्रभावी होगी और पांच वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगी और दूसरे वर्ष से आगे डब्ल्यूपीआई 100% स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन होगी।

10.3. तथापि, एनएमपीटी को निजी सेवा प्रदाता से 100 टन एचएमसी के लिए निविदाओं के प्रचालन के लिए इस आदेश के भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से अपनाये जाने की अनुमति दी जाती है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./353/19]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 11th December, 2019

No.TAMP/41/2019-NMPT.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the New Mangalore Port Trust for fixation of tariff for use of 100T Harbour Mobile Crane for handling all cargoes including containers by private service provider authorised by the port as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No.TAMP/41/2019-NMPT

New Mangalore Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 29th day of November 2019)

This case relates to the proposal dated 23 September 2019 received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of tariff for use of 100T Harbour Mobile Crane (HMC) for handling all cargoes including containers by private service provider to be authorised by the port.

2. Before proceeding to the proposal of NMPT, it is relevant here to state that this Authority vide Order No.TAMP/24/2013-NMPT dated 13 February 2015 has approved hire charges for 100T HMC linked to achievement of Performance Standards installed by the private operators authorized by the port. The rates approved in the said Order were with a validity for a period of 3 years initially. Subsequently, validity was extended at the request of port till 24 February 2020 vide Order No.TAMP/78/2018-NMPT dated 24 July 2019.

3. The NMPT has filed a proposal for fixation of tariff for use of 100T HMC for handling all cargoes including containers by private service provider to be authorised by the port and to be made effective from 25 February 2020 for a period of five years. The submissions made by NMPT in the proposal are summarized below:

- (i). The Port has licensed private operator to operate 2 nos. of 100T HMC. The contract was entered in February 2015 for a period of 2 years and was extended upto 24 February 2020. The contract is expiring on 24 February 2020 and port is in the process of tendering for the operation of one HMC on revenue share basis. The lead time for supply of crane is around 6 months.
- (ii). As the proposed contract of hire of one number of 100T HMC on revenue share basis is for a period of 5 years, the charges are to be specified upfront in the tender. Therefore, it is proposed to fix charges effective from 25 February 2020. As per the existing SOR, there are no charges specified for container

handling. Since containers are handled through HMC, charges for container handling are also to be fixed.

- (iii). The charges for 100T HMC on normative basis as per clause 9.1 to 9.3 of Tariff Policy, 2015 was notified by TAMP on 19 March 2015 which was valid for a period of 3 years. The same was extended by TAMP upto 24 February 2020 at the request of the port.
- (iv). Port is planning to hire a 100T HMC and it is proposed to revise charges based on the existing SOR applying the WPI indexation on the existing SOR. With the approval of the Board of Trustees of NMPT, the port has proposed rates for 100 Ton HMC on normative basis to be operated by private operators.
- (v). The existing SOR for 100T HMC does not have charges for container handling. Therefore, it is proposed to fix charges for container handling based on the ARR assessed by the Authority vide Order dated 13 February 2015 as base and applying WPI indexation to take care of the inflation over the period of time.
- (vi). In the existing SOR, the charges for break bulk-others has been specified on per tonne basis. However, it is observed that this rate is used by Over Dimensional Cargo (ODC) and other non-standard type of cargo where handling time taken is more. Therefore, it is now proposed to charge these cargoes on hourly basis. Accordingly, it is proposed to fix charges of Other break bulk cargo based on the ARR assessed by the Authority vide Order dated 13 February 2015 as base and after applying WPI indexation to take care of the inflation over the period of time.
- (vii). The Authority has fixed charges for 100T HMC operated by private operator in February 2015. Therefore, the WPI indexations for 2016-17 to 2019-20 are considered for calculation of new rates.
- (viii). As per the TAMP letter dated 29 March 2019, the rate of indexation applicable for ARR under Tariff Policy, 2018 considering 100% indexation are as under:

	<u>Year</u>	<u>Rate of Indexation</u>
(a).	2016-17	Nil
(b).	2017-18	2.00%
(c).	2018-19	3.45%
(d).	2019-20	4.26%

- (ix). Considering the above WPI indexation rates, the factor for the above period has been worked out at 110.01%.
- (x). The rate for other break bulk cargo on hourly basis and the rates for containers has been worked out based on ARR arrived by the Authority. The cost calculation furnished by NMPT for fixation of rate for use of 100T HMC is given below:

Sr. No.	Particulars	Basis	Calculations
A.	For Dry Bulk Cargo		
(i).	Cost of the MHC		305,600,000.00
(ii).	Capacity:		
	Handling rate per hours (in tons)	(a). Food grain, fertilizer = 10000 tonnes/ days (for vessels more than 30000 parcel size) (b). Coal, Limestone, minerals, etc. = 10000 tonnes/ days)	744 tons
	Working hours p.a.	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power/ fuel cost	4000 hours
	Annual Capacity (744*4000)		29,76,000 Tonnes
(iii).	Operating Cost:		
(a).	Fuel		
	Per hr consumption (Diesel in litres)	70	15,366,400.00

Sr. No.	Particulars	Basis	Calculations
	Annual consumption	4000	
	Rate per litre	54.88	
(b).	Repairs & Maintenance (5% of capital cost)	5% on cost of equipment	15,280,000.00
(c).	Insurance (1% of capital cost)	1% on cost of Capital equipment	3,056,000.00
(d).	Depreciation	10% of Cost of Capital equipment	30,560,000.00
(e).	Rent	As per TAMP Order	37,000.00
(f).	Other expenses (5% of capital cost)	5% of Gross Fixed Asset Value	15,280,000.00
Total Cost			79,579,400.00
(iv).	ROCE (16%)	16%*₹3056 lakhs	48,896,000.00
(v).	Revenue Requirement		128,475,400.00
Revenue Requirement rounded off as per TAMP in Order No.TAMP/24/2013-NMPT dated 13 February 2015			128,468,000.00
Hire charge per ton (Foreign) (in ₹) (128468000/ 2976000)			43.17
(vi).	Hire charge per ton (Foreign) (in ₹)	(43.17*.99)	43.52
(vii).	Hire charge per ton (Coastal) (in ₹)	(60% of 43.17)	26.11
B	For Break Bulk Cargo		Steel & Bagged Cargo
(i)	Cargo handling rate at 50% above the norms prescribed in upfront tariff guidelines 2008 for multipurpose cargo terminal (in tonnes/ day)		6000
(ii).	Cargo handling rate in tonnes/ hour	Sr. no. I/ (24 hours * 70% utilisation norm)	357
(iii).	Working hours (per annum)		4000
(iv).	Capacity (tonnes/ annum)	Sr.No. (ii)*(iii)	1428000
(v).	Total cost plus return as estimated in Sr. No.V in the first table (₹ in lakhs)		128,468,000.00
(vi).	Hire charge per tonne (Foreign going) in ₹ / tonne		90.32
(vii).	Hire charge per tonne (Coastal) in ₹ / tonne		54.19
C.	For Container		Container Cargo
(i).	Container Handling per Hour		16
(ii).	Working hours per annum		4000
(iii).	Annual Capacity		64000
(iv).	Revenue Requirement		128,468,000.00
(v).	Handling rate per TEU		2,007.31
(vi).	Foreign (₹ per TEU) after considering share of foreign and coastal container as 48:52		2,534

Sr. No.	Particulars	Basis	Calculations
(vii).	Coastal (₹ per TEU)		1,521
D.	For Other Cargo i.e. ODC & Non-standard type cargo (Hourly Basis)		Cargo
(i).	Cargo Handling per hour		1
(ii).	Working hours per annum		4000
(iii).	Annual Capacity		4000
(iv).	Revenue Requirement		128,468,000.00
(v).	Handling rate per hour (Nos.)		32,117.00
(vi).	Foreign cargo (in ₹/ hour) after considering foreign and coastal cargo as 50:50		40,146
(vii).	Coastal cargo (in ₹/ hour)		24,088

Share of Foreign and Coastal Cargo/ Container.

Particulars	Dry Bulk Cargo considered in February 2015 Order	Steel & Bagged Cargo as considered in February 2015 Order	Container (new item)	Other i.e. ODC & Non-standard cargo (new item)
Foreign Cargo	0.98	0.99	0.48	0.5
Coastal cargo	0.02	0.01	0.52	0.5
Factor taking 60% concession to Coastal	0.01	0.006	0.312	0.3
Numerator for Calculation	0.99	1.00	0.79	0.80

- (xi). The rates prescribed in February 2015 Order and proposed rates for 100T HMC after applying the annual indexation factor as explained above in respect of dry bulk cargo and steel and bagged cargo and the proposed rate for ODC and non-standard type cargo and container as per working given above based on ARR considered in 2015 Order and after indexing the tariff so arrived applying indexation factor are given below:

(a). Dry Bulk Cargo

Average daily Crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate Per tonne (in ₹)			
	Existing SOR		Proposed SOR after Indexation of 10.01%	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
12500	43.52	26.12	47.88	28.73
12501-13500	45.70	27.43	50.27	30.18
13501-14500	47.87	28.73	52.66	31.61
14501-15500	50.05	30.04	55.06	33.05

(b). Break Bulk Cargo

(i). Steel & Bagged Cargo:

Average daily Crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate Per tonne (in ₹)			
	Existing SOR		Proposed SOR after Indexation of 10.01%	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
6000	90.33	54.20	99.37	59.63
6001-7000	94.85	56.91	104.34	62.61

(ii). Other Cargo i.e. ODC & Non-standard type cargo:

	Ceiling rate Per Hour (in ₹)			
	Worked out as per ARR estimated in February 2015 Order		Proposed SOR after Indexation of 10.01 %	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
ODC & Non-standard type cargo	40146.00	24088.00	44165	26499

(c). Containers

	Particulars	Worked out as per ARR estimated in February 2015 Order		Proposed SOR after Indexation of 10.01 %	
		Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
Normal	Upto 20 Feet Container	2,534	1,521	2,788	1,673
	20 to 40 Feet Container	3801	2282	4,181	2,510
Hazardous	Upto 20 Feet Container	3041	1825	3,345	2,008
	20 to 40 Feet Container	4561	2738	5,018	3,012

(xii). The draft schedule of rates along with conditionalities are given below:

6.7 Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the Private Operator:

(i). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal cargo other than thermal coal and iron ore/ pellets
12500	47.88	28.73
12501-13500	50.27	30.18
13501-14500	52.66	31.61
14501-15500	55.06	33.05

Notes:

- For Thermal Coal, Iron Ore and Iron pellets cargos, the rate specified under foreign categories will apply to coastal cargo.
- To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 14500 tonnes.

(ii). For Break Bulk Cargo

(A). Steel and Bagged Cargo:

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
6000	99.37	59.63
6001-7000	104.34	62.61

Note:

To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes.

(B). Others (ODC & Non Standard type) Cargo:

	Ceiling rate per Hour (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Other than Steel and Bagged Cargo	44165	26499

(iii). For Containers

	Particulars	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
Normal	Upto 20 Feet Container	2,788.00	1,673.00
	20 to 40 Feet Container	4,181.00	2,510.00
Hazardous	Upto 20 Feet Container	3,345.00	2,008.00
	20 to 40 Feet Container	5,018.00	3,012.00

Notes:

- (i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

Total Quantity loaded / unloaded by the HMC

----- x 24 hrs

Total time taken from vessel commencement to completion

- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading/ discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded/ discharged.
- (iii). If one MHC works with another MHC or ELL crane/s, the berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC's load meter.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded/ discharged prior to breakdown divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppage of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than two hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading/ unloading operation during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the Daily Vessel Performance Report.
- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non performance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator. The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agents.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding.
- (viii). The rate shall come in to effect from the date of notification of order and shall remain valid for a period of One Year. Thereafter, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year shall be automatically indexed at the rate of 100% WPI published by TAMP from time to time.
- (xiii). The existing SOR does not provide for change in price levels i.e. inflation. Therefore, it is proposed to index the SOR annually based on 100% of the WPI without linking to the performance of the HMC.
- (xiv). As the proposed contract is for a period of 5 years, the proposed rates fixed shall be valid for a period of 5 years effective from February 2020.
- (xv). The NMPT has requested to consider the above proposal and fix the charges at the earliest so as to complete the tender process.

4. In accordance with the consultation process prescribed, a copy of the NMPT proposal dated 23 September 2019 was circulated to the concerned users/ user organisations. Comments received from Mangalore Steamer Agents Association (MSAA) vide its e-mail dated 13 October 2019 and Indian National Shipowners Association (INSA) vide its e-mail dated 20 October 2019 and vide its letter dated 23 October 2019, the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) vide its letter dated 3 October 2019 and ALBA Asia Pvt. Ltd. (AAPL) vide its e-mail dated 11 November 2019 were forwarded to NMPT from time to time as feedback information. The NMPT vide its letters dated 12 November 2019 e-mail dated 22 November 2019 has responded on the comments of users / user organisations.

5. With reference to the productivity of HMC to handle containers at 16 moves per hour, the NMPT vide e-mail dated 1 October 2019 has clarified that at present, 63T HMC is being used for handling containers and Port is able to

achieve on an average 14 moves per hour. In NMPT, the container vessels are feeder vessels and no main line vessels are expected. It is also understood from Mormugao Port that the average number of containers handled by 120T HMC is 16 Nos./hr. Therefore, considering 16 moves per hr. for tariff calculations is reasonable.

6. A joint hearing in this case was held on 23 October 2019 at the NMPT premises. The NMPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the NMPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7.1. At the joint hearing, most of the users/ user associations have objected on the original proposal of the port. The main ground for the objection raised by the users/ user associations was that the rate should reduce with increase in productivity of the crane whereas the port has proposed increase in the slab wise rate with increase in the productivity of the HMC. NMPT has to decide whether it wants a single rate linked to the Benchmark Productivity or multiple rates for different levels of productivity of the HMC. As agreed by the Port, the NMPT vide our letter dated 1 November 2019 was requested to discuss with trade and prospective bidders on this point and other points raised by the trade in consultation with Chairman and furnish its response on the comments of users/ user associations by 07 November 2019.

7.2. In response, the NMPT vide its e-mail dated 07 November 2019 has submitted revised proposal after considering the views of Port users/ prospective bidders. The following changes are proposed by the NMPT:

- (i). Since the crane operators as well as the stevedores are contributing for the performance of crane, it is proposed to fix an uniform single rate for dry bulk and break bulk cargo without linking to the crane performance. Accordingly, it is proposed to fix the rate proposed for first slab for dry bulk and break bulk cargo.
- (ii). In the original proposal, port had not proposed separate tariff for empty container. The port user argued that 40% of the total export and import container moving from and to NMPT are empty containers. Hence considering the port users views, it is proposed to fix separate tariff for handling of empty and loaded container. As there is no tariff in the existing SOR for container handled through 100 tonne HMC, the proportion of tariff for 63 tonne HMC in the existing SOR is proposed for the empty container rate.

The existing tariff for empty container handled through 63 tonne HMC is 47% of charges of loaded container. Therefore, it is proposed to charge empty containers at a rate of 47% of applicable loaded container charges for 100 tonne HMC also. Accordingly, tariff for handling of loaded and empty container is proposed now.

- (iii). The revised rates along with conditionalities proposed by NMPT are given below:

6.7 Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the Private Operator:

- (i). For Dry Bulk Cargo

	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal cargo other than thermal coal and iron ore/ pellets
Dry Bulk Cargo	47.88	28.73

Notes:

- (a). For Thermal Coal, Iron Ore and Iron pellets cargos, the rate specified under foreign categories will apply to coastal cargo.
- (ii). For Break Bulk Cargo

	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
(A). Steel and Bagged Cargo	99.37	59.63

	Ceiling rate per Hour (in ₹)	
	Foreign	Coastal
(B). Other than Steel and Bagged Cargo	44165	26499

(iii). For Containers

	Foreign (in ₹)		Coastal (in ₹)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Normal containers				
Upto 20'	2,788	1,328	1,673	797
20' to 40'	4,181	1,992	2,510	1,196
Hazardous containers				
Upto 20'	3,345	1,593	2,008	957
20' to 40'	5,018	2,390	3,012	1,435

(iv). The port has retained the notes as proposed in the original proposal.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The tariff for 100T HMC installed by the private operators authorized by the New Mangalore Port Trust (NMPT) was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/24/2013-NMPT dated 13 February 2015. The rates approved in the said Order was valid for a period of 3 years initially. Subsequently, validity was extended at the request of port till 24 February 2020. The rates approved in the said Order are linked to Performance Standard implying that higher rates for productivity better than benchmark level and lower rate for productivity less than benchmark level.

The current proposal is mooted by the NMPT well before the expiry of the validity of the approved rate on the ground that the port is in the process of inviting tender for the operation of one 100T HMC on revenue share basis and seeks approval of the tariff for specifying it upfront in the tender. The port has stated that the lead time for installation of 100T HMC is 6 months.

Since existing rate for 100T HMC is valid till 24 February 2020, the NMPT has sought the revised rate for 100 T HMC from 25 February 2020 for a period of five years. That being so, this Authority considers the proposal of the NMPT for revision of hire charge for HMC for 100T to be installed by the private operators authorized by the port.

The original proposal filed by the NMPT vide its letter dated 23 September 2019 has been subsequently revised by the port vide its letter dated 7 November 2019 addressing some concerns of the users/ user associations during the consultation proceedings. The revised proposal filed by the NMPT along with the information furnished during the processing of the case is considered in this analysis.

- (ii). (a). The rate for 100T port owned HMC approved by this Authority in the Order dated 21 March 2015 is for (a) dry bulk cargo and (b) break bulk cargo with two sub categories under break bulk viz. Steel and Bagged Cargo and Others.

In the current proposal, for Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo (Steel and Bagged Cargo), the port has proposed the revised rate after applying the 100% of WPI indexation factor for the years 2016-17 to 2019-20 announced by this Authority which comes to 10.01% over the rates already approved by this Authority in the Order No.TAMP/24/2013-NMPT dated 13 February 2015.

- (b). As regards 'Others' tariff items under break bulk cargo, the existing rate approved for 100T HMC is on per tonne basis. The port has proposed the rate for other break bulk cargo i.e. ODC and non-standard cargo on hourly basis. The port has clarified that many a times Over Dimensional Cargo (ODC) comes at the port under this category. Time taken for ODC cargo and other non-standard cargo is more. Therefore, port has proposed to have rate on hourly basis for other break bulk cargo viz. ODC and non standardized cargo.

The proposed rate is arrived at taking the base ARR at ₹1284.68 lakhs as estimated in the Order dated 13 February 2015. Considering the working hours of crane at 4,000 per annum as per normative working hours prescribed in the Upfront Tariff Guidelines of 2008 for

multipurpose berth and share of foreign and coastal cargo at 50:50, the handling rate is arrived at ₹40,146 per hour for foreign cargo. This is indexed by 10.01% and the revised proposed rate is ₹44,165/- per hour for foreign cargo and ₹26,499/- per hour for coastal cargo. Since the rate proposed by the port is based on the estimated ARR on normative basis in the Order dated 13 February 2015 approved by this Authority and only updated with the WPI indexation, the same is approved as proposed by the port with minor correction in the unit of levy. Instead of unit of levy of “per hour” it is prescribed as “per hour or part thereof” basis in line with the general prescription followed for tariff on hourly basis. The same approach has been followed by the port in respect of the port owned HMC for 63T which is approved by this Authority by a separate Order.

- (c). The tariff approved in the Order dated 13 February 2015 does not prescribe rate for container handling. The rate for container handling is arrived by the port taking the base ARR at ₹1284.68 lakhs as estimated in the Order dated 13 February 2015. Considering the working hours of crane at 4,000 per annum as per normative working hours prescribed in the Upfront Tariff Guidelines of 2008 for multipurpose berth and productivity of 16 moves per hour, the port has assessed at the optimal annual capacity of 64000 TEUs. Further, the port has captured the share of foreign and coastal container at 48:52. Based on the above methodology, the proposed handling rate is arrived by the port at ₹2,534/- per hour for normal 20 ft foreign container and ₹1,521/- for normal 20 ft coastal container. The working given by the port is forming part of the earlier paragraphs and hence not reiterated here for the sake of brevity. The rate for 40' container is proposed at 1.5 times the normal container in line with the Working Guidelines and the rate for hazardous container is proposed at 20% premium over the normal container which is well within the premium of 50% prescribed in the Working Guidelines, 2019.

With reference to the productivity of HMC to handle containers at 18 moves per hour suggested by INSA, the NMPT vide e-mail dated 1 October 2019 has clarified that at present, 63T HMC is being used for handling containers and Port is able to achieve on an average 14 moves per hour. In NMPT, the container vessels are feeder vessels and no main line vessels are expected. Further, it is also understood from Mormugao Port that the average number of containers handled by 120T HMC is 16 Nos./ hr. Therefore, the port has categorically stated that considering 16 moves per hr. for tariff calculations is reasonable. This Authority, therefore, decides to go with the proposal of the port.

In the original proposal, port had not proposed separate tariff for empty container. The port users have argued that 40% of the total export and import container moving from and to NMPT are empty containers. Hence, considering the port users views, the port in the revised proposal has proposed separate tariff for handling of empty and laden container. As the tariff Order of 2015 does not prescribe tariff for empty containers handled through 100 tonne HMC, the proportion of normal vis-à-vis empty tariff for 63 tonne port owned HMC in the existing SOR is adopted. The existing tariff for empty container handled through 63 tonne HMC is around 47.64% of charges of laden container handled through 63T HMC. Adopting this, the port has proposed rate for empty containers at 47.64% of rate proposed for laden container. The approach adopted by the port seems reasonable and hence is considered.

To summarise, the rate proposed by the port is based on the estimated ARR on normative basis in the Order dated 13 February 2015 and only updated with the WPI indexation. The rate is approved as proposed by the port.

- (iii). It is relevant here to state that the prevailing rate for 100 T HMC as approved by this Authority in the Order dated 13 February 2015 is performance linked tariff. To arrive at the performance linked tariff structure, a reward of 5% by way of increment in the base rate if performance achieved is 1000 tonnes higher than the benchmark level is prescribed. This is in line with the approach followed for fixation of tariff for HMC at other Major Port Trusts like the Paradip Port Trust, Deendayal Port Trust, etc. This was fixed in order to encourage the port to maintain higher efficiency level to enhance the port's returns due to higher rates and also to benefit the users due to faster turnaround of vessel. The port, in the original proposal, had followed the same approach.

However, during the processing of the case, most of the users/ user association like Mangalore Steamer Agents Association (MSAA), the Delta Infralogistics (Worldwide) Ltd (DIL) and Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) have pointed out that the rate for HMC should reduce with

increase in productivity of the crane whereas, the port has proposed increase in the slab wise rate with increase in the productivity of the HMC. The contention of the users association was that any increase in productivity over and above the base rate is an indication of the efficiency of the user and hence on achieving higher productivity, user should be suitably rewarded by way of reduced tariff. The NMPT was, therefore, requested to examine the point made by users and users association decide whether it wants a single rate linked to the Benchmark Productivity or multiple rates for different levels of productivity of the HMC.

The port has, after examining the point made by users and recognising that since the crane operators as well as the stevedores are contributing towards the performance of crane, it has, in the revised proposal, proposed to fix a uniform single rate for each cargo group without linking to the crane performance.

It is relevant here to state that in VPT with reference to slab wise prescription of a higher rate for HMC (when compared with the base rate) approved by this Authority fixed in the year June 2010, the port had, based on the request made by the users, filed a proposal for review of tariff of the HMC since VPT contended that the performance linked tariff for the use of the HMC operated by the VPT was proving to be disincentive. This Authority has approved a single rate for 100T HMC at VPT for handling dry bulk, break bulk and other cargo irrespective of rate of discharge/ loading of cargo vide Order No.TAMP/16/2012-VPT dated 28 September 2012. For port owned 63T HMC as well, the NMPT has proposed single rate without linkage to the performance of the HMC which is approved by this Authority in a separate Order.

On the same analogy as followed at the VPT and in view of the position brought out by the NMPT, this Authority is inclined to consider the revised proposal of the NMPT for prescription of single rate for each of the cargo group viz. irrespective of rate of discharge/ loading of cargo i.e. (a). dry bulk, (b). break bulk (i). Steel & Bagged Cargo and (ii). Other than Steel & Bagged Cargo and (c). containers.

- (iv). The main objection raised by few users/ user association with reference to the proposal of the NMPT are given below:
- (a). As stated earlier, Delta Infralogistics (Worldwide) Ltd. (DIL) and Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) viewed that the rate for HMC should reduce with increase in productivity of the crane whereas the port has proposed increase in the slab wise rate with increase in the productivity of the HMC. The NMPT has addressed this point raised by users/ user associations in the final revised proposal and has proposed single irrespective of rate of discharge/ loading of cargo. Thus, the NMPT has addressed the concern of the trade.
 - (b). As regards the point raised by DIL as to why the rate for handling hazardous containers should be more than normal containers, the port has clarified that for hazardous containers, extra care is to be taken considering the nature of cargo. Precautionary measures are required to handle hazardous containers. ALBA Asia, one of the prospective bidders has clarified that for handling normal container quick swing is possible hence handling can be done fast. But, for hazardous container, operator needs to handle it slowly. Consequently, moves per hour will reduce. Hence, the rate for handling hazardous container should be higher than a normal container. Moreover, the Working Guidelines allows Major Port Trust to prescribe 50% premium for handling hazardous container. The premium proposed by the port for hazardous container is 20% of normal container which is well within the Guideline provision.
 - (c). The MSAA has pointed out that there was regular break down of the present 100T crane operated by the private service provider during cargo operation which severely affected the productivity and the charterers had to incur huge demurrage for all resultant delays. The MSAA has pointed out that the port is levying penalty on users under Berthing Policy for poor performance and refusing to exclude these HMC related stoppages while calculating penalty/ incentives as per Berthing Policy for Dry Bulk Cargoes.

The port has clarified that Penalty is not charged on users for reasons attributable to Port. The contention of the port is that HMC is being deployed from the private service provider authorised by the port at the request of Port Users and hence no allowance for stoppages can be considered. In this regard, it is relevant to state that the performance norms and penalty/ incentive approved by this Authority vide Order No.TAMP/73/2018-NMPT dated 10 October 2019 under the Berthing Policy 2016, at note no.(i) read with (a) stipulate that in computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/ incentive,

any stoppage of operations on account of port-related or weather-related issues will be discounted. The first exclusions therein is for Break-down/ non-availability of port provided equipment at berth. It also provides in the end that any stoppages because of other reasons are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board.

In the instant case, the stoppage of HMC relates to HMC provided by the service provider authorised by the port. Just because the HMC is not provided by the port but by a service provider authorised by the port, may not be a justifiable reason for not excluding the stoppage time for calculating the performance of HMC and applying the penalty for lower productivity at berth. The notes prescribed in the said Order give flexibility to the port to consider this stoppages for calculation of performance norm with the approval of the Board of Trustees of the NMPT. The NMPT may, therefore, examine this point made by the users/ user associations in this regard and take approval of its Board for appropriate action.

- (d). ANMPS and some of the users/ user associations have raised the issue relating to the capital cost of the crane considered by the port and requested to consider depreciated cost of HMC. The users have pointed out that tariff derived is based on cost of the crane at ₹30.56 crores appears to be on the higher side for a 5 year old crane. The port has stated that the HMC to be hired shall not be more than 5 years old. Further, they have justified the proposed rate stating that the 2015 rate is taken as the base which means cost taken is for old HMC.
- (e). As regard the point made by ALBA that handling rates should be lower as per 2008 norms for fixation of tariff for multipurpose berth since parcel size of the vessels will be lower than 30,000 MT which is not followed by the port, the NMPT is of the view that vessels upto 35,000 MT can be directly handled at berth No.6 and 7 and upto 75,000 MT parcel size vessels can be handled at berth No.14 till handing over it to JSW. That being so, there is no need to consider the productivity level lower than the level prescribed in 2008 Guidelines.
- (f). As regards, the request made by INSA for two sets of rate one for old HMC and one for new HMC, the port has clarified that it has invited tender to hire one number of 100 tonne capacity HMC on revenue sharing basis with not more than 5 years old crane. The port has also clarified that procuring new crane is not viable as there is no guaranteed cargo and, therefore, Port has planned to hire crane not more than 5 years old. The port has stated that two set of rates are not required. In none of the other Major Port Trusts, two sets of rates are prescribed as sought by INSA.
- (g). As regard, the point made by the ANMPS that port may ensure that the age of the crane is strictly adhered to, as per the terms and conditions of Tender, it is to state that this falls under the domain of the NMPT. The port may take due care to address the point raised by users/ user associations.
- (v). (a). Under the schedule of rate for dry bulk cargo, the port has proposed a note to state that for Thermal Coal, Iron Ore and Iron pellets cargoes, the rate specified under foreign categories will apply to coastal cargo. This is in line with the coastal concession policy issued by the Government as these cargoes are not eligible for coastal concession and hence is prescribed as proposed by the port.
- (b). The NMPT has proposed to continue with the existing notes governing levy of the rate of HMC. In the revised proposal, the port has proposed single rate without linkage to berth day output. That being so, existing note nos.(i) to (v) and (vii) proposed by the port which relate to computation of berth day output are not found relevant and hence are deleted. The subsequent note nos. are accordingly renumbered.
- (c). The existing note no.(vi) stipulates that in case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown/ non performance of MHC, the shifting charges shall be recovered from crane operator in addition to penalty of ₹1 lakh. The shifting charges so collected is to be refunded to vessel agents while penalty to be retained by the port.

In the current proposal, the port has modified the existing note to state that in case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown/ nonperformance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator. The shifting

charges so recovered will be refunded to the vessel's agents. The port has removed the levy of additional penalty of 1 lakh. Recovery of shifting charges from operator appears to be in nature of penalty and hence the proposed modified note is approved.

- (d). Apart from the above, the port has retained the existing notes and hence the same is approved.
- (vi). The port has proposed a note that the rate shall come into effect from the date of notification of Order and shall remain valid for a period of one year. Thereafter, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year shall be automatically indexed at the rate of 100% WPI published by TAMP from time to time.

It is relevant here to state that the NMPT in the proposal has sought validity of rates for 100T HMC for a period of 5 years effective from 25 February 2020 i.e. after expiry of validity of the existing rate for 100T HMC which is valid till 24 February 2020. However, in the note, this is not explicitly brought out.

In the PPT, for HMC operated by private service provider, this Authority has, based on the proposal of PPT, prescribed the validity of HMC for its remaining life subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI. The proposal of the NMPT seeks validity for 5 years as it proposes to invite tender for 100T HMC for a period of 5 years. This Authority, therefore, goes with the proposal of the port at this juncture. The slightly modified note is prescribed to state that the rates prescribed shall remain valid for a period of 5 years effective from the date rate comes into effect subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI from the second year onwards. From second year onwards, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year shall be automatically indexed at the rate of 100% WPI published by this Authority from time to time.

Ordinarily, the rates approved by this Authority come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. The port has sought the rate to be made effective after expiry of validity of the existing rate for 100T HMC to be provided by the private service provider authorised by the port. Hence, the revised rate for the 100 T HMC to be provided by the private service provider authorised by the NMPT is made effective from 25 February 2020. However, the NMPT is permitted to adopt this revised rate for inviting tender for 100 T HMC from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

- (vii). The port has not furnished the Board approval for the revised proposed rate for the 100T port owned HMC. Hence, approval of the proposal of the Port is subject to approval of the Board of Trustees of the NMPT.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority replaces the existing Section 6.7. - Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators with the following from the date it comes into effect in the existing Scale of Rates of NMPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/78/2018-NMPT dated 24 July 2019 under the Chapter-VI - Other Charges:

6.7 Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the Private Operator:

- (i). For Dry Bulk Cargo

	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal cargo other than thermal coal and iron ore/ pellets
Dry Bulk Cargo	47.88	28.73

Note:

For Thermal Coal, Iron Ore and Iron pellets cargos, the rate specified under foreign categories will apply to coastal cargo.

- (ii). For Break Bulk Cargo

	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
(A). Steel and Bagged Cargo	99.37	59.63

	Ceiling rate per hour or part thereof (in ₹)	
	Foreign	Coastal
(B). Other than Steel and Bagged Cargo	44165	26499

(iii). For Containers

	Foreign (in ₹)		Coastal (in ₹)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Normal containers				
Upto 20'	2,788	1,328	1,673	797
20' to 40'	4,181	1,992	2,510	1,196
Hazardous containers				
Upto 20'	3,345	1,593	2,008	957
20' to 40'	5,018	2,390	3,012	1,435

Notes:

- (i). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown/ non performance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator. The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agents.
- (ii). The rates prescribed shall remain valid for a period of 5 years effective from the date it comes into effect i.e. from 25 February 2020 and shall be subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI from the second year onwards. That is to say, from second year onwards till the validity period, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year shall be automatically indexed at the rate of 100% WPI published by TAMP from time to time for a period of upto 24 February 2025.

10.2. The rate approved will come into effect from 25 February 2020 and will remain valid for a period of five years subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI from the second year onwards.

10.3. The NMPT is, however, allowed to adopt the revised rate for 100 T HMC to be provided by private service provider for tendering purpose from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

[ADVT.-III/4/Exty./353/19]

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)